

# Die Alpenvereinswege

Von Hans Kinzl

Konnten die Bürger der Städte zur Goethezeit ihren Osterspaziergang noch unmittelbar vor den Stadttoren machen, so müssen sie heute auf einer breiten Straße weit hinausfahren, ehe sie einen Weg finden, auf dem man spazieren gehen kann. „Die Stadt frisst die Landschaft und die Straße den Weg und damit den Wanderer“, schrieben kürzlich die „Alpen“ (Jänner 1960). Die Eisenbahnen waren infolge ihrer starren Schienenstränge den Wegen noch nicht so gefährlich wie die heutigen Straßen, die sich dem Gelände leichter anpassen können. Immerhin sind auch diesen Schranken gezogen, die um so wirksamer sind, je bewegter das Gelände ist und je größer und schneller der Verkehr wird. So gibt es auch heute noch genug selbständige Fußwege, die ihre Bedeutung für die Bewohner der Streusiedlungen behalten haben und die darüber hinaus auch dem Wanderer zugute kommen.

Der Geograph R. Sieger hat solche Kleinverkehrswege liebevoll untersucht und beschrieben. (Selbständige Kleinverkehrsnetze. Cuvillo-Festschrift, S. 27—38, Belgrad 1924; Annviertler Fußwege. Heimatgau I, Linz 1920.)

Im Hochgebirge dienten die Fuß- und Saumwege früher auch dem Fernverkehr. Heute sind die einst zahlreichen Übergänge über hohe Föcher verödet, weil sich der Verkehr auf wenige Tiefenlinien zusammengezogen hat.

Um so wichtiger sind diese alten Gebirgspfade für den Bergsteiger geworden. Wenn er große Höhenunterschiede nicht scheut, kann er auf diesen Wegen von einem Tal in das andere und bis an den Fuß hoher Gipfel gelangen. Noch zahlreicher sind die Steige, die schon in vorgeschichtlicher Zeit aus dem Tal zu den natürlichen Weidestellen oberhalb der Waldgrenze hinführten. Nach den sich häufenden prähistorischen Funden wird man annehmen müssen, daß auch manche alte Fernwege in der Höhe durchzogen. Die steilen Talflanken waren ja dicht bewaldet, die tiefgelegenen Talböden weithin versumpft oder von verwilderten Flüssen bedroht. Insbesondere mußten enge Talfluchten in der Höhe umgangen werden.

Auf dieses schon weitverzweigte Netz von Fuß- und Saumpfaden konnten die alpinen Vereine zurückgreifen, als sie daran gingen, das Hochgebirge für die Bergsteiger und Wanderer zu erschließen. Die vorhandenen Wege wurden ausgebaut und dazu viele neue angelegt. So haben die Alpen gerade in der Zeit des Baues von Eisenbahnen und Straßen auch ein engmaschiges Kleinverkehrsnetz erhalten.

In den Ostalpen ist dies vorwiegend eine Leistung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins gewesen, der im Jahre 1873 durch den Zusammenschluß zweier Vereine mit den gleichen Zielen entstanden ist: des Österreichischen Alpenvereins, 1862 in Wien, und des Deutschen Alpenvereins, 1869 in München gegründet. Seit dem zweiten Weltkrieg gliedert sich der alte Deutsche und Österreichische Alpenverein gemäß der staatlichen Zugehörigkeit der Mitglieder in drei selbständige Vereine: den Deutschen Alpenverein, den Österreichischen Alpenverein und den Alpenverein Südtirol. Alle drei arbeiten an der Erhaltung und Ausgestaltung der Schutzhütten und Wege nach den altbewährten Grundsätzen weiter. Aus diesem Grunde ist die abgekürzte Bezeichnung „Alpenvereinswege“ auch jetzt noch berechtigt.

Wenn im folgenden nur von den Alpenvereinswegen gesprochen wird, so sollen damit die Leistungen anderer Bergsteiger- oder Wandervereine, wie die des 1869 gegründeten

Osterreichischen Touristenklubs oder des 1895 entstandenen Touristenvereins „Die Naturfreunde“, nicht gering geschätzt werden. Die Beschränkung auf die Alpenvereinswege ergibt sich aber zwangsläufig schon aus der Schwierigkeit, Unterlagen für einen umfassenderen Überblick zu bekommen. Schon bei den Alpenvereinswegen ist dies kaum möglich. Weder gibt es darüber geschlossene archivaalische Bestände noch genaue Statistiken. Gewiß könnte man die jährlichen Rechenschaftsberichte der Vereinsleitung bezüglich der Wege durchsehen und die großen Aufwendungen des Gesamtvereins zusammenzählen, aber auch damit käme man nicht zum Ziele. Das ergibt sich schon aus der Begriffsbestimmung für die Alpenvereinswege, wie sie, übrigens erstmals in dieser ausführlichen Form, in den Tölzer Richtlinien, Stuttgarter Fassung, 1937, enthalten ist. Dort heißt es: „Alpenvereinswege sind solche Wege in den Alpen, die vom Gesamtverein, seinen Sektionen oder Gruppen oder befreundeten Vereinen angelegt worden sind oder unterhalten werden. Sie dienen vor allem den Zwecken der Bergsteiger.“ (Mitteilungen des D. u. DeW. 1938, S. 6.) Demnach befaßten sich viele Stellen mit dem Bau und der Erhaltung von Wegen. Die Gesamtvereinsleitung wurde davon nicht immer hinreichend unterrichtet, weil die Wege ja von den rechtlich selbständigen Sektionen betreut werden. Häufig stellen sich ihnen Vereinsmitglieder, hauptsächlich aus den Jungmannschaften und Jugendgruppen, freiwillig und unentgeltlich dafür zur Verfügung. Auch manche Hüttenwirte tragen von sich aus zur Erhaltung der Wege bei, die ja für die Versorgung der Schutzhütten unentbehrlich sind.

Unter diesen Umständen ist es weder möglich, die geldlichen Aufwendungen des Alpenvereins für das Wegenetz, noch dessen Länge genauer anzugeben. J. Moriggl hat schon vor drei Jahrzehnten die vom Alpenverein erbauten Wege mit insgesamt 6000 km angegeben, nicht gerechnet die öffentlichen und privaten, zu deren Erhaltung der Verein beigetragen hat (Ztschr. d. D. u. DeW. 1929, S. 317). Inzwischen sind aber viele neue Alpenvereinswege angelegt worden. Berücksichtigt man darüber hinaus auch alle jene Wege, die vom Alpenverein nur durch Markierungen betreut werden, so wird die öfter genannte Länge von 30.000 bis 40.000 km — etwa gleich dem Erdumfang — vielleicht nicht zu hoch gegriffen sein.

### Geschichtliches

Die Geschichte der Alpenvereinswege ist so alt wie der Verein selbst. Der Osterreichische Alpenverein hat ja schon im ersten Jahr seines Bestehens (1862/63) die Landtage sämtlicher Alpenprovinzen gebeten, einen Teil der für den Straßenbau der Länder bestimmten Summen zur Erhaltung und Verbesserung der Wege in den Hochalpen zu widmen. Dieses Ansuchen wurde überall abgewiesen und der „alte, aber doch ewig neue Mangel an Geld“ als Grund angeführt.

Immerhin hat der Landtag von Kärnten den Verein aufgefordert, entsprechende Vorschläge zu machen, was auch geschehen ist. Der Landesauschuß hat sich daraufhin auch bereit erklärt, die Hälfte der Herstellungskosten des geplanten Mallnitzer Tauernhauses zu übernehmen, sowie für Schneestangen auf dem Heiligenbluter Tauern und für Wegweiser an verschiedenen Stellen zu sorgen (Zb. d. DeW. Bd. I, 1865, S. 363).

Gleich im ersten Jahr war dem Verein auch ein Besuch des Kuraten von Vent, Franz Senn, um eine Beihilfe von 200 Gulden für die Anlegung eines Saumpfadcs aus dem Ötztal in das Schnalser Tal vorgelegt worden. Es wurde mit der Begründung abgewiesen, daß man lieber „montanistische“ (= hochgebirgskundliche) Arbeiten fördern wolle, insbesondere die Herstellung guter Karten. In der Versammlung des Osterreichischen Alpenvereins vom 5. Mai 1863 wurden Franz Senn dann aber doch 100 Gulden gewidmet. In der Jahresversammlung am 20. April 1864 konnte berichtet werden, daß der Saumpfad von Vent in das Schnalser Tal schon fertiggestellt sei. Einzelne Alpenvereinsmitglieder hatten dazu noch 380 Gulden gestiftet. Im ganzen wurden dafür 1700 Gulden

ausgegeben. Der Vorsitzende, A. v. Rütthner, wies in dieser Versammlung mit großer Schärfe die Auffassung zurück, „eine leichtere Bereisbarkeit der Alpen sei nicht wünschenswert, denn wer nicht ohne Verbesserung der Reiseeinrichtungen in die Alpen, nicht ohne Wegverbesserungen auf eine Spitze kommen könne, möge einfach zu Hause bleiben“ (Jb. d. DeWB., Bd. I, 1865, S. 374). In der Jahresversammlung vom 26. April 1865 wurde im Hinblick auf viele Ansuchen um Herstellung und Ausbesserung von Wegen festgestellt: „Leider gestatten es die beschränkten dem Verein zu Gebote stehenden Mittel nur selten und in sehr geringem Maße, derartigen Wünschen zu entsprechen, so wenig auch prinzipiell die Erfüllung derselben von den Vereinsaufgaben ausgeschlossen sein kann“ (Jb. d. DeWB., Bd. I, 1865, S. 379). Damit war der Standpunkt des Österreichischen Alpenvereins klargestellt, der auch in den folgenden Jahren beibehalten wurde. Wenn auch der weitaus größte Teil der Mittel des Vereins für seine Veröffentlichungen ausgegeben wurde, fiel doch auch immer wieder eine kleine Beihilfe für die praktische Erschließung des Hochgebirges ab. Dabei wurden die Wege den Hütten vorgezogen; denn erst in der Jahresversammlung 1867 wurde ein Antrag auf Erbauung einer Vereinshütte im Kapruner Tal angenommen (Erzherzog-Rainer-Hütte), womit der Verein „ein neues Feld seiner Tätigkeit“ betreten hatte (Jb. d. DeWB., Bd. III, 1867, S. 405).

Der Wegbau im Österreichischen Alpenverein reichte gleich in den ersten Jahren vom breiten Saumpfad bis zum richtigen Klettersteig. So wurden dem Kuraten Senn 1867 wieder 100 Gulden für einen Weg von Bent nach Sölden bewilligt, 1870 wurde ein weiterer Betrag für den Weg von Zwieselstein nach Gurgl genehmigt. Zu gleicher Zeit war aber durch die Kaiser Führer ein neuer Aufstieg auf den Großglockner erbaut worden, wobei Eisenstifte eingeschlagen, Drahtseile gezogen und Stufen für die Füße ausgesprengt wurden. Am 25. August 1869 war die feierliche Eröffnung (Jb. d. DeWB., Bd. VI, 1870, S. 375f.). Guido List ließ im folgenden Jahr im Gaisloch, wo er auf dem Wege aus dem Höllental zur Rax abgestürzt war, an den gefährlichen Stellen des Steiges eiserne Klammern anbringen.

Durch Beihilfen des Österreichischen Alpenvereines wurden unter anderem gefördert: Die Wiederherstellung des Weges zur Kolowratshöhle am Untersberg, die Herstellung eines Steiges und die Aufrichtung eines Wegzeigers zum Wasserfall der Stehr nächst Hinterstoder, die Verbesserung des Weges auf den Hohen Briel und die Errichtung eines Kreuzes auf dem Gipfel. Immer handelte es sich dabei um kleine Unternehmungen und um unbedeutende Geldbeträge.

Damit waren jene Kreise nicht zufrieden, die die Erschließung der Ostalpen rascher vorantreiben wollten. Am wenigsten konnte sich Franz Senn damit abfinden, daß er bei seinen großen Wegbauten im Ostal nicht so wirksam unterstützt wurde, wie er erwartet hatte. Das war mit ein Anlaß, daß er und andere hervorragende Mitglieder sich vom Österreichischen Alpenverein abkehrten und mit bayerischen Freunden, die ebenfalls Mitglieder des DeWB. waren, im Jahre 1869 in München den Deutschen Alpenverein gründeten.

Hinsichtlich der Wege hat sich dadurch freilich zunächst nichts geändert, denn auch der Deutsche Alpenverein gab in den ersten Vereinsjahren 60% seiner Haushaltsmittel für die Zeitschrift und nur 15% für Hütten und Wege aus. Immerhin bewilligten schon die ersten Generalsversammlungen jedesmal auch Beihilfen für kleinere Weganlagen.

Im Jahre 1873 wurden Franz Senn 700 Gulden „zur Tilgung des ihm durch Wegherstellungen im Ostal zugegangenen Schadens“ bewilligt. Hingegen lehnte man andere Ansuchen ab, z. B. 1872 eines der Sektion Pinzgau um Beihilfe zur Herstellung eines Reifsteiges auf die Schmittenhöhe, oder das Gesuch der Sektion Villach auf Herstellung eines Weges vom Pflügelhof zum Blauen Lumpf im Mallatal.

Als sich der Österreichische und der Deutsche Alpenverein zusammengeschlossen hatten, kam auch der Wegbau rascher voran. Schon am Anfang bestritten dabei die Zweigvereine in den von ihnen übernommenen Arbeitsgebieten die Kosten. Der Gesamtverein

bewilligte ihnen aber alljährlich dazu namhafte Beiträge. In der Hauptversammlung in Klagenfurt (1897) wurde sogar beschlossen, daß die Wegbauten vorwiegend aus Mitteln des Gesamtvereins bezahlt werden sollten. Die Hauptversammlung in Passau (1899) ging darüber noch hinaus und wollte die Anlage von Wegen dem Hüttenbau vorantreiben. Trotz dieser Bestrebungen waren die Aufwendungen für Hütten aber doch immer wesentlich größer.

Zwar konnte der Gesamtverein durch seine Beihilfen die Entwicklung in einem gewissen Maß steuern, im ganzen hat sich aber doch das Netz der Alpenvereinswege ohne einen vorher festgelegten einheitlichen Plan entfaltet. Freilich bildeten sich bald bestimmte Grundsätze in der Erschließung des Hochgebirges heraus, die schon im Jahre 1879 in der Hauptversammlung in Saalfelden und dann wieder 1890 in Mainz zu einer für die Zweigvereine verbindlichen Hütten- und Wegebau-Ordnung führten, die in der Folgezeit mehrfach erneuert wurde.

Darin wird vor allem festgelegt, daß neue Wege nur mit der Zustimmung des Hauptauschusses angelegt werden dürfen, der das bergsteigerische Bedürfnis zu prüfen hat. Die Wege zu den Schutzhütten sind dabei bevorzugt zu berücksichtigen, denn im Gegensatz zu vielen hochgelegenen Schutzhütten in den Westalpen sollen die Alpenvereinshütten leicht und gefahrlos zugänglich sein. Im ganzen sichert die Hütten- und Wegebau-Ordnung schon kraft der Satzung den Einfluß des Gesamtvereins auf die Bautätigkeit der Sektionen, ganz abgesehen von den Beihilfen und Darlehen, die auf Vorschlag eines eigenen Hütten- und Wegebau-Auschusses durch die Hauptversammlung vergeben werden.

Die praktische Erschließungsarbeit der Sektionen im Gelände wird durch die Arbeitsgebiets-Ordnung geregelt. Das Arbeitsgebiet einer Sektion ist ein Gebiet, in dem diese zur Förderung der Vereinsziele durch den Bau neuer Hütten oder durch die Anlage eines Weges tätig geworden oder das ihr als Arbeitsgebiet zugewiesen ist. Im Arbeitsgebiet einer Sektion darf ohne deren Zustimmung oder der des Verwaltungsauschusses eine andere Sektion nicht tätig werden. Auch die Anlage von Wegbezeichnungen stellt ein solches „Tätigwerden“ dar. In Streitfällen hat ein eigenes Schiedsgericht zu entscheiden.

Die alte Einteilung der Arbeitsgebiete, die noch auf die Hauptversammlung 1921 (Mugsburg) zurückgeht, bewährt sich im wesentlichen noch heute; seit der Teilung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins in zwei Vereine ist noch keine neue Regelung an ihre Stelle getreten.

Der Arbeitsgebietsordnung ist es weitgehend zu danken, daß sich die Erschließungstätigkeit des Alpenvereins einigermaßen gleichmäßig über die ganzen Ostalpen erstreckte und daß eine Übererschließung in bestimmten landschaftlich und bergsteigerisch besonders hervorragenden Gebieten vermieden wurde.

Neben der Alpenvereinssektionen beanspruchen auch andere, teilweise viel jüngere alpine Vereine Teile der Ostalpen als ihr Arbeitsgebiet, wodurch sich an verschiedenen Stellen Überschneidungen ergeben, ohne daß es diesbezüglich zu ernstern Zwistigkeiten gekommen wäre.

### Alpenvereinswege und Gelände

Die alten Fußpfade, die von der einheimischen Bevölkerung schon seit Jahrhunderten benützt werden, schmiegen sich eng an das Gelände an. Künstliche Anlagen, wie längere aus dem Gestein herausgeprengte Streden oder gar richtige Steintreppen, sind selten. Hindernisse werden umgangen, wobei nicht nur starke Steigungen, sondern auch Höhenverluste hingenommen werden. Zum Anstieg benützt man lieber feste Felsrücken als lockere Schutthalben. Die dem Hochgebirge eigenen Gefahren, wie Steinschläge, Muren und Lawinen, werden vermieden. Die Wegbenützer kennen ja das Gelände genau, auch seine besonderen Eigenschaften während der verschiedenen Jahreszeiten.

Die alten Wege sind sehr zielstrebig. Ein notwendiger Anstieg wird schon bei der ersten Gelegenheit begonnen. Einem Hindernis jängt der Weg schon von der Stelle an auszuweichen, wo es dem Wanderer sichtbar wird. Bacheinschnitte werden in kurzen Auf- und

Abstiegen überquert, damit der Weg nicht allzulang durch unterschrittene Böschungen führen muß. Wo er in einem tieferen Einschnitt waagrecht an der Böschung entlangzieht, folgt er meist einer alten Wasserleitung. Auch sonst deuten lange fast ebene Wegstücke auf alte Waale hin. Wo die Hangkanäle noch erhalten sind, bieten die sie begleitenden Steige die Möglichkeit zu langen, reizvollen Spaziergängen, bei denen man freilich gelegentlich ausgelegte Stellen nicht scheuen darf.

Im allgemeinen streben die Gebirgsbewohner mehr nach der Kürze des Weges als nach seiner bequemen Begehrbarkeit. Die ursprünglichen Pfade sind daher oft wenig ausgeglichen, dafür aber um so abwechslungsreicher.

Die neu angelegten Alpenvereinswege unterscheiden sich von ihnen nicht nur durch ihre größere Breite, sondern auch durch eine geringere und weithin gleichmäßige Steigung. Darunter leidet aber stellenweise die Anpassung an das Gelände. Es genügt ja nicht, daß man den Weg in vermessungstechnisch einwandfreier Weise auf dem Reißbrett entwirft, man muß auch Form und Art des Hanges berücksichtigen. Am schlimmsten sind für einen Weg die Bergsturzhalben, deren Blöcke meist lose aufeinander liegen, daher leicht rutschen und so Weg und Wanderer gefährden. Zum Unterschied davon ist das Blockwerk älterer Moränenwälle für Weganlagen viel günstiger; es ist ja seinerzeit vom Gletscher zusammengeschoben worden, wobei sich die Blöcke ineinander verkeilt haben. Indem man entsprechende Platten legt, entsteht hier ein sicherer und dauerhafter Weg. Auf jeden Fall empfiehlt es sich bei neuen Weganlagen, nicht nur einen Vermessungsingenieur, sondern auch einen Geologen oder Geographen zu Rate zu ziehen. Manches schwierige und in der Erhaltung kostspielige Wegstück ließe sich vielleicht dann vermeiden.

Auch die richtige Neigung muß beachtet werden. Zu flach angelegte Wege verleiten besonders jüngere Leute zu Abkürzungen, teils schon im Anstieg, bestimmt aber beim Abstieg. Auf diese Weise werden die gebauten Wege bald durch ein ganzes Gewirr von steileren Pfaden gequert und dadurch beschädigt.

Sehr gefährlich sind in den hohen Lagen steil geneigte Altschneehalben, die den Weg oft weit in den Sommer hinein bedecken. Ungeübte können bei der Überquerung hier leicht ausgleiten und abrutschen. Man sollte bei der Anlegung von Wegen das Gelände auf alle Fälle vorher im Herbst begehen, um diese Stellen vermeiden zu können. In steilen schneebedeckten Rinnen ist es ratsam, entsprechende Sicherungen anzubringen.

Im allgemeinen wird ein Weg um so mehr Kosten für Anlage und Erhaltung erfordern, je höher er liegt, denn mit der Höhe wird auch die Verwitterung immer stärker. Besonders beschädigt das Bodenschießen im Bereich der großen Frostwechselhäufigkeit die Wege. In dieser Hinsicht wäre es bei manchen Hochübergängen besser gewesen, den Weg möglichst weit unten verlaufen zu lassen und ihn erst am Talschluß hochzuführen, anstatt ihn schon in großer Entfernung vom Übergang ansteigen zu lassen.

Im besonderen Maße hängen Form und Dauerhaftigkeit eines Weges vom Gestein ab, und der Hauptauschuß sollte daher bei den Eingaben um die Bewilligung von Neuanlagen nicht nur eine topographische sondern auch eine geologische Skizze verlangen. Ausschlaggebend ist einerseits die Festigkeit, andererseits der Tonreichtum der Gesteine.

In den kristallinen Zentralalpen bieten die harten Granite, Gneise und Hornblendengesteine eine feste Grundlage. Im Bereich des anstehenden Gesteins sind die Wege aber oft holperig und beschwerlich. Schutthalben aus diesen Gesteinen sind meist so grobblödig, daß sie die Überquerung durch einen Weg verhindern. In Schiefergesteinen lassen sich Wege leicht anlegen, sie sind aber häufig naß und schlammig, auch werden sie öfters von Hangrutschungen bedroht. Mannigfaltiger ist der Aufbau der Kalkalpen, wo daher auch die Art der Wege oft recht verschieden ist. In den Nordtiroler Kalkalpen ist der Wettersteinkalk ein Hauptfelsbildner, der die höchsten Wände und Grate zusammensetzt. Die Wege auf ihm sind zwar fest, aber steinig und holperig. Die oft großen Schutthalben sind steil und blockreich und daher für Weganlagen ungünstig. Ähnliches gilt für den Plattenkalk der oberen Trias.

Viel günstiger ist in dieser Beziehung der zweite Hauptfelsbildner der Nordtiroler Kalkalpen, der Hauptdolomit, der sehr leicht zu kleinen rhomboedrischen Stücken verwittert. Hier sind die Wege grufig-trocken, ohne größere Blöcke und daher bequem zu begehen. Über Schutthalden des Hauptdolomits kann man weithin abfahren, was freilich dem Schuhwerk nicht gut tut.

Günstig für Wege sind insbesondere manche Mergelhorizonte, wie die Köffener Schichten der oberen Trias, die Dias-Fleckenmergel und verschiedene Schichten der Kreidezeit. Bei nasser Witterung sind aber hier die Wege oft unangenehm schmierig. Am günstigsten sind gewisse Sandsteine der Kreidezeit, wo die Wege immer trocken und bequem begehbar sind.

Die Zusammenhänge zwischen Gebirgsbau und Alpenvereinswegen kann man schon auf kleinem Raum kaum irgendwo besser beobachten als im Kaisergebirge.

Besonders schwierig für die Anlegung von Wegen sind die ausgedehnten Karrenfelder auf den Hochflächen der nördlichen Kalkalpen, namentlich auf dem Steinernen Meer und auf dem Toten Gebirge. Hier sind viele Umwege notwendig, um den Karren und Klüften, vor allem aber den vielen Gruben und Dolinen auszuweichen. Leichter als anderswo kann sich hier der Wanderer verirren, weshalb eine gute Bezeichnung des Weges besonders wichtig ist. Gefährlich ist eine Überquerung dieser Hochflächen hauptsächlich im Winter, wenn die tiefen Spalten und Schächte an der Oberfläche durch Schnee verdeckt sind. Gar mancher Schläufer ist hier spurlos verschwunden.

Besondere Beachtung erfordern die Übergänge über die Gletscherbäche. Hier wird meist ein festes Brücklein notwendig sein. Einfache Trittsleine reichen fast nie aus, weil der Gletscherbach sein Bett bei jedem Hochwasser stark verändern kann. Nicht selten verlegt er seinen Lauf überhaupt, so daß man auch die Brücke verlassen muß. Angstliche Menschen werden gerade beim Übergang über die wild dahintofenden Schmelzwasserflüsse für ein festes Geländer dankbar sein. Gletscherbäche zu durchwaten, ist nicht nur unangenehm, sondern auch gefährlich, weil das rasch dahinschießende Wasser auch große Steine mitreißt, die einen ernstlich verletzen können. Wenn nichts weiter geschieht, hat man doch schon nach wenigen Schritten durchs Wasser die Schuhe voller Sand.

Für alle Gebirgswege ist gutes Schuhwerk wichtig. Bergschuhe sind in jedem Falle selbst festen Halbschuhen vorzuziehen. Immer ist man ja in Gefahr, daß der Fuß umkippt und man sich den Knöchel verletzt. Mit grob genagelten Bergstiefeln über Gletscherschliffe und Karrenfelder zu gehen, war früher sehr unangenehm, mit den jetzigen Profilgummisohlen ist es ein Vergnügen. Hingegen rutscht man mit Gummisohlen auf steilen, kleinschotterigen Wegen wie auf einem Kugellager und muß dauernd aufpassen, nicht zu stürzen.

### Entwicklung des Wegenezes

Am wichtigsten waren anfangs die Wege zu den Schutzhütten, besser gesagt, zu den Schutzhüttenplätzen. Vor dem Bau einer Hütte mußte ja zuerst der Weg entstehen, damit die Baustoffe befördert werden konnten. Das wird sich vielleicht in den nächsten Jahren ändern, weil beim Hüttenbau mehr und mehr der Hubschrauber herangezogen wird. Er ersetzt heute in vielen Fällen Träger und Tragtiere und bewältigt außerdem schwerere Lasten als diese. Leider muß man befürchten, daß die Flugzeuge und die Hubschrauber wegen des Trägermangels in der Zukunft auch bei der laufenden Versorgung von Schutzhütten verwendet werden. Vom wirtschaftlichen Standpunkt aus wäre das heute schon möglich. Um der Erhaltung der Ruhe im Hochgebirge willen muß diese Entwicklung aber nach Möglichkeit abgebremst werden, so sehr man die Hilfe der Rettungsflyer bei der Bergung Verunglückter dankbar begrüßen wird.

Bis zu den alten Schutzhütten, die ja meist im Hintergrund größerer Täler angelegt sind, waren schon von vornherein gangbare Altmwege vorhanden. Es genügte meist,

sie etwas auszubessern und zu markieren — und der Bergsteigerweg war fertig. Am unangenehmsten sind bei ihnen die Wegstücke in unmittelbarer Nähe der Almen, weil sie hier gewöhnlich durch eine vom Vieh erzeugte Kotzone hindurchführen.

Noch höher als die Almwege führen in vielen Tälern der Zentralalpen die Zugänge zu den Bergmähdern hinauf, die oft noch an so steilen Hängen genutzt werden, daß gar mancher Mäher schon verunglückt ist.

Schwierig sind bis zum heutigen Tage die Wege zu jenen Hütten, die oben auf der Schulter eines tiefen Trogtales liegen. Hier mußten lange Strecken in die Felsen gesprengt werden. Diese Wege sind oft sehr ausgesetzt und machen die Versorgung der Hütten beschwerlich. Man baut in diesen Fällen jetzt meist Seilauzüge, die zwar nur der Beförderung des Sachbedarfes dienen, aber auch den schweren Rucksack des Bergsteigers hochziehen können.

Mit wenigen Ausnahmen können die Wege zu den Alpenvereinshütten wohl auch vom ungelübten Wanderer gefahrlos begangen werden. Ausgesetzte Stellen sind ja gewöhnlich durch Drahtseile gesichert. In dieser Hinsicht besteht ein Unterschied gegenüber den Verhältnissen in den Schweizer Alpen, wo die Hütten des Schweizer Alpenclubs im allgemeinen wesentlich höher liegen und gar nicht immer leicht erreichbar sind.

Die ostalpinen Schutzhütten stehen großenteils im Bereich des flacheren Geländes oberhalb der Waldgrenze, das man auch ohne künstlichen Steig verhältnismäßig leicht durchschreiten kann. Immerhin hat man von den meisten Hütten aus Wege zu aussichtsreichen Gipfeln angelegt und diese so auch dem weniger Geübten erschlossen.

Wichtiger sind jene Wege, die von den Schutzhütten über die Scharten und Zöcher des Talabzusses in die angrenzenden Täler und damit auch zu den Nachbarhütten führen. In den Zentralalpen reichen die gebahnten Wege gewöhnlich nur bis zu den Gletschern, über die man dann oft viele Stunden aufsteigen muß, um auf den Paß oder zu einem der großen Gipfel zu gelangen. Das ist dort nicht schwierig, wo der Gletscher sanft ansteigt und spaltenarm ist. Neben stark zerklüfteten und unbegehbaren Gletscherzungen kann man aber oft auf den Ufermoränen der früheren Gletscherstände bequem bis in die Nähe der Firngrenze emporsteigen. Diese Moränenpfade bedürfen kaum einer künstlichen Nachhilfe. Sie sind gefahrlos, wenn man nicht zu knapp an den steilen Absturz gegen den Gletscher herantritt. Die großen Ufermoränen liegen gewöhnlich auf der sonnigeren, also auf der gegen Westen oder Süden schauenden Talseite. Die gegenüberliegende Schattenseite ist in gleicher Höhe oft noch von Flankeneis bedeckt. Nicht minder wichtig wie die Moränen der heutigen Gletscher sind für Weganlagen die großen Ufermoränenwälle, die von den späteiszeitlichen Gletschern zurückgelassen wurden. In vielen Talhintergründen kann man stundenlang über sie emporsteigen.

Leicht durchschreitbar sind die Vorfelder der Gletscher. Hier sind aber beim Gletschervorstoß um 1920 an verschiedenen Stellen die Wege zerstört worden, so daß sie ein Stück talabwärts neu angelegt werden mußten. Größere Schwierigkeiten bereitet allerdings der jetzige starke Rückgang der Gletscher, weil mancher Weg, der früher unmittelbar vom Fels- oder Moränengelände auf das Eis übertrat, heute durch das Absinken der Gletscheroberfläche in die Luft austreicht. Beispiele hierfür bieten der alte Weg zum Brandenburger Haus über den Bernagtferner oder auch der frühere Steig quer über den unteren Teil der Paßterze.

Nachdem in den wichtigsten Tälern der Ostalpen Schutzhütten erbaut worden waren, hat man sie auch unmittelbar miteinander verbunden, um dem Bergsteiger auf dem Weg von Hütte zu Hütte größere Höhenverluste zu ersparen. So entstanden in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts schon die ersten Höhenwege. Im hochalpinen Obland waren keine Steige vorhanden, die man hätte ausbauen können. Hier mußten die Wege über Felsabhängen, Schutthalten und Moränen hinweg neu geschaffen werden, was nur mit großen Kosten möglich war. Diese Höhenwege sind meist von

technisch geschulten Fachleuten geplant und angelegt worden. Sie ziehen gleichmäßig über weite Strecken hin und sind frei von dem unregelmäßigen Auf und Ab der „Naturwege“. Mustergültige Anlagen wurden in den Allgäuer- und Lechtaler Alpen geschaffen, bei denen man den Wanderer durch bezeichnete Notabstiege in das Tal und durch kleine Unterstände für den Fall plötzlicher Wetterstürze zu schützen versucht; abgesehen davon, kann er in gewissen Abständen immer mit der Unterkunft in einer Hütte rechnen. Über alle großen Tiroler Höhenwege vor dem zweiten Weltkrieg hat F. Malcher berichtet (Mitt. d. D. u. DeW., 1938, S. 174—177).

Jünger sind die Höhenwege in den Zentralalpen. Hier ist besonders der St. Pöltener Höhenweg zu nennen, der von der Rudolfschütte bis zur Prager Hütte führt. Sein mittlerer Stützpunkt ist die St. Pöltener Hütte auf dem Felber Tauern (2550 m). Der Ostteil des Weges ist ausgesprochen hochalpin. Der Wiener Weg, an dessen Erbauung auch Nichtwiener Sektionen mitgewirkt haben, zweigt auf dem Hiesberge bei Wien von der Straße ab und geleitet den Bergwanderer bis zur Oberwalderhütte an der Passierze.

Die Anlegung von Höhenwegen geht auch jetzt noch weiter. Neueste Beispiele dafür sind der Fuldaer Höhenweg zwischen Riffelsee und Tschachhaus im Bistal (eröffnet 1960) und die Verbindung zwischen Bielefelder und Dortmundener Hütte (Theodor-Streich-Weg, eröffnet 1961).

Der Fuldaer Höhenweg ist übrigens ein schönes Zeugnis für die Tätigkeit jener Zweigvereine, die Wegenanlagen geschaffen haben, ohne selbst eine Hütte zu besitzen. Dies ist besonders in den ersten Jahrzehnten der Vereinsgeschichte häufig der Fall gewesen; hauptsächlich haben sich inneralpine Sektionen (z. B. Südtirol) dadurch verdient gemacht.

Ein Höhenweg eigener Art, zugleich der bedeutendste Alpenvereinsweg außerhalb der Alpen, ist der Nordwaldfammweg, der früher schon einmal bestanden hatte und jetzt von den Alpenvereinszweigen des Mühl- und des Waldviertels neu angelegt wurde. Der 140 km lange Wanderweg führt vom Dreijesselberg (1312 m) im Böhmerwald bis zum Nebelstein (1075 m) und zum Mandelstein (871 m) im Waldviertel. Fast in seiner ganzen Länge durchquert er stille und landschaftlich reizvolle Waldgebiete, berührt aber auch viele kulturell bemerkenswerte Punkte. An ihm liegen die Braunberghütte der Sektion Freistadt im Mühlviertel und die Nebelsteinhütte der Sektion Waldviertel (H. Gebetsroiter: Nordwaldfammweg-Führer mit Wegskizze. Freistadt 1960).

Eine besondere Form der Alpenvereinswege sind die Klettersteige, wobei der Ton mehr auf „Klettern“ liegt. Mit „Weg“ haben sie meist nur so viel zu tun, als man entlang einer bezeichneten Linie eine Wand durchsteigen und einen Gipfel erreichen kann. Ihre Begehung ist nur geübten und schwindelfreien Bergsteigern anzuraten. Ihnen wird durch vielerlei technische Hilfsmittel freilich das Einsteigen in Felswände möglich, die sonst nur wenigen erstarrigen Kletterern vorbehalten wären.

Einer der kühnsten Klettersteige wurde am Montasch (Zulische Alpen) von der Sektion Villach angelegt. Er war mit 870 Eisenstiften und 340 m Drahtseil mit Holzgriffen ausgestattet, dazu wurden noch 500 Stufen in den Fels geschlagen (vgl. F. Nüchinger, Ein neuer Alpenvereinsweg auf den Montasch. Mitt. d. D. u. DeW., 1911, S. 45—48). Schon im ersten Weltkrieg wurde aber diese Anlage größtenteils wieder zerstört.

Beim Böhmederweg vom Sellajoch auf das Sellaplateau, erbaut durch die Sektion Böhmed, Thüringen, 1911/12, muß man stellenweise wie über eine Feuerwehrlleiter hochklettern (H. P. Niene, Der Böhmeder Weg. Mitt. d. D. u. DeW., 1913, S. 122f.).

Zum Alpenvereins-Klettersteig über die Höllentalspitzen im Wettersteingebirge bemerkte A. Link: „Die von der Alpenvereinssektion München erbaute Kletteranlage ist nichts weniger als ein Weg. Der Steig ist nur an grifflosen Felsstellen oder scharfen Grauschneiden mit Drahtseilen und -stiften versichert, ab und zu sind auch Tritte ausgemeißelt; seine Begehung erfordert vollkommene Schwindelfreiheit, Trittsicherheit und vor allem Ausdauer“ (Mitt. d. D. u. DeW., 1918, S. 103f.).

Einige der ersten Klettersteige führten auf die Rag. Noch im Jahre 1921 wurde der neue Gaid-Steig durch die Breiner Wand gebaut; eiserne Steigbäume und Drahtseile führen hier durch die Steilabstürze.

Nach dem ersten Weltkrieg hat der Alpenverein diese Form der Erschließung von Gipfeln und Wänden eingestellt. Schon durch die Hauptversammlung in Nürnberg, 1919, wurde der Bau von Klettersteigen abgelehnt. Die Tölzer Richtlinien vom Jahre 1923 sagen klipp und klar: „Weganlagen und Markierungen im weglosen Hochgebirge, insbesondere Anlagen zu Klettersteigen, sind zu unterlassen.“ In dieser strengen Form fanden die Tölzer Richtlinien allerdings nicht einmal die restlose Zustimmung der Bergsteiger schärferer Richtung, wie etwa Eduard Pichls. Ja selbst E. G. Lammer sagte zu diesem Punkte: „Rein sportliche Klettersteige sind möglichst bald von all dem Plunder zu säubern, auch von Markierstrichen. Dagegen gibt es gewisse Kunstwege, die wirklich Neues auch dem tüchtigsten Kletterer erschlossen haben, vorher völlig unbegehbare Gebiet, wie der Nordweg auf den Bramkofel, der direkte Weg vom Sellajoch zur Sella, der Alpenvereinssteig auf die Ragalpe“ (E. G. Lammer, Massenbesuch der Berge. Mitt. d. D. u. DeWB, 1923, S. 1—3).

Daß anderwärts zu den schon bestehenden auch heute noch neue Klettersteige gebaut werden, zeigt die „via ferrata“ auf die Tosana di Mezzo, errichtet von Bergsteigern aus Cortina, die dabei 800 m Metallseile, 7 Eisenklammern und 16 eiserne Leitern anbrachten (vgl. „Dolomiten“, S. 4. 1961). Hierher gehört auch die 1957 fertiggestellte künstliche Weganlage (Sprengungen, Felsbänder, Drahtseile) „Via delle Bochette“ zwischen der Ost- und Westseite der Brenta, ferner der „Weg“ vom Rifugio Lortani auf den Gipfel der Civetta.

Der Entschluß, auf die Anlage neuer Klettersteige zu verzichten, ja schon bestehende aufzulassen, entspringt dem grundsätzlichen Wandel in der Einstellung der Bergsteiger, die jetzt mehr auf die Reinhaltung des Hochgebirges bedacht sind als auf eine weitere Erschließung. Aber auch die Entwicklung des Bergsteigens selbst wirkt hier mit. Die Zahl der Kletterer „höherer Grade“ hat sich gerade in den letzten Jahrzehnten stark vermehrt, ihr Können ist gewachsen, ihre technischen Hilfsmittel sind vervollkommen worden. So brauchen die Kletterer keine fremden Eisenstifte und Drahtseile mehr, sie wollen vielmehr ihre eigenen, nicht von anderen vorgezeichneten Führer gehen und dazu auch ihre eigene Ausrüstung verwenden, angefangen vom einfachen Seil bis zur Trittschlinge, von Haken und Hammer bis zum Steinbohrer. Die von E. G. Lammer geforderte Säuberung des Hochgebirges ist daher mehr eine Angelegenheit des Bergsteigens als des Naturschutzes.

Abgesehen davon, sind „feste“ Steighilfen nicht unbedenklich. Schon mancher Bergsteiger ist berunglückt, weil die angebrachten Sicherungen versagten. Bei der starken Verwitterung im Hochgebirge können schon nach kurzer Zeit die Seile reißen oder die Haken ausbrechen. —

Allzuleicht werden durch Klettersteige auch Ungeübte zu einem Anstieg verlockt, dem sie nicht gewachsen sind, selbst wenn es um nichts Weiteres geht als um die erforderliche Schwindelfreiheit.

Die Klettersteige stehen in der Reihe der Alpenvereinswege am oberen Ende. Das untere bilden die Fahrstraßen, die der Alpenverein selbst gebaut oder an deren Bau er zumindest maßgeblich beteiligt war. So schuf die Sektion Austria/Wien in Verbindung mit der Sektion Meran die Straße nach Sulden, die 1892 eröffnet wurde. Die Straße durch das Kapruner Tal ist zu einem wesentlichen Teil ein Werk der Sektion Zell am See gewesen. Am Beginn unseres Jahrhunderts baute die Sektion Klagenfurt die Straße von Heiligenblut bis zu ihrem Stocknerhaus, die in neuerer Zeit in der Großglockner-Hochalpenstraße aufgegangen ist.

Folgende Straßenbauten wurden unter anderen von Alpenvereinssektionen gefördert: Die Selltrainer Straße durch die Sektion Innsbruck; die Straße auf den Würser Berg

durch die Sektion Vorarlberg; die Straße von Seeland zur Bläbwinde durch die Sektion Hochpustertal; die Pitztaler Straße durch die Sektion Braunschweig; die Raunerthaler Straße durch die Sektion Frankfurt am Main; die Pässeier- und die Schnalser Straße durch die Sektion Meran.

Entscheidende Verdienste hat sich der Alpenverein auch um den Bau der Großen Dolomitenstraße von Bozen nach Cortina d'Ampezzo erworben. Durch die Sektionen Bozen und Meran wurde schon im Jahre 1890 die hohe Summe von 30.100 Gulden als Beitrag zum Bau der Straße Welschnofen—Karerpaß—Bigo di Fassa aufgebracht. Vorkämpfer für die Weiterführung der Straße waren insbesondere Albert Wachtler, Vorstand der Sektion Bozen, und Dr. Th. Christomannos, Vorstand der Sektion Meran. Sie erreichten es, daß sogar die Hauptversammlung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins in München 1894 sich mit einem Aufruf für den Bau dieser Straße einsetzte, die dem Kaiser Franz Joseph I. zum 50jährigen Regierungsjubiläum hätte gewidmet werden sollen. Man wollte sie daher auch „Kaiserstraße“ nennen. Ihr Ausbau zog sich freilich noch lange hin, aber im Jahre 1909 war die ganze Strecke Bigo di Fassa—Canazei—Bordoi-Joch—Arabba—Buchenstein—Falzarego-Paß—Cortina d'Ampezzo vollendet (G. Langes, Die Große Dolomitenstraße. „Südtirol“, 3. 8. 1959).

Hat sich der Alpenverein in den vergangenen Jahrzehnten zwar nicht mehr im Straßenbau betätigt, so ist doch hier in letzter Zeit insofern ein Wandel eingetreten, als jetzt mehr und mehr Fahrwege bis zu den Schutzhütten oder wenigstens bis zum Fußpunkt von Seilauflügen angelegt werden, vielfach im Anschluß an Güterwege, die der Forst- oder Umwirtschaft dienen. Die entscheidenden Fortschritte im Straßenbau und bei den Kraftfahrzeugen einerseits, der Trägermangel andererseits begünstigen diese Entwicklung.

Besonders in den ersten Jahrzehnten nach seiner Gründung hat der Alpenverein auch Wege zu bemerkenswerten Naturdenkmälern angelegt.

So wurden unter anderen folgende Klammern und Schluchten durch die nachbenannten Sektionen erschlossen:

- Die Gaisklamm, Sektion Trient, 1869,
- die Gaulschlucht, Sektion Meran, 1870,
- die Schlißschlucht, Sektion Villach, 1870,
- die Kaggaschlucht, Sektion Mölltal, 1873,
- die Umbach-Klamm, Sektion Berchtesgaden, 1875,
- die Riechtenstein-Klamm, Sektion Pongau, 1876 (hier kam es anschließend zum großen Klammstreit, durch den der Klammweg im Jahre 1878 in den Besitz der Gemeinde St. Johann im Pongau überging),
- die Rißlochklamm, Sektion Pongau, 1877,
- die Partnachklamm, Sektion Garmisch, 1891.

Für Wege zu Wasserfällen seien folgende Beispiele genannt:

- Reinbachfall, Sektion Taufers, 1873,
- Stuibensfall bei Umhausen, Sektion Amberg, 1884,
- Waldbachstrubfall, Sektion Hallstatt, 1886,
- Euchgrabenfall, Sektion Gailtal, 1893.

Die bedeutendste Anlage dieser Art ist der Weg zu den Krimmler Wasserfällen, erbaut von der Sektion Pinzgau im Jahre 1879. Er wurde später durch den schönen Wasserfallweg der Sektion Warnsdorf abgelöst.

In neuerer Zeit hat der Alpenverein derartige Aufgaben den örtlichen Verkehrsvereinen überlassen können. Doch wird z. B. der im Jahre 1902 eröffnete Steig durch die großartige Bärenschützklamm (Steiermark) noch jetzt durch die Sektion Murnitz-Grazer Alpenklub, unterhalten.

Eine Leistung besonderer Art war die Erschließung der Höhle von St. Canzian durch die Sektion Küstenland im Jahre 1873. Da mit ist eine Höhle zugänglich gemacht worden

die sich zwar an Reichtum und Vielfalt der Tropfsteingebilde nicht mit der Adelsberger Grotte messen kann, die aber wegen ihrer großen Dome und ihres brausenden Flusses viel gewaltiger wirkt. Selbstverständlich ist inzwischen die Begehung der Höhle durch neue Weganlagen noch wesentlich erleichtert worden. In den nördlichen Kalkalpen ist das Lamprechtsofenloch bei Lofer, eine sehr sehenswerte Höhle, von der Sektion Passau für den allgemeinen Besuch durch einen Weg mit Brücken und Tunnelstrecken zugänglich gemacht worden und die Höhle wird noch jetzt von der Erschließerin betretet. Auch sonst hat der Alpenverein die Höhlenforschung gefördert, so besonders nach dem zweiten Weltkrieg im Salzkammergut. Es ist für Vorstöße in große Höhlen ein so hohes Maß von bergsteigerischem Können und bergsteigerischer Ausrüstung nötig, daß die Aufgaben des Tiefenalpinismus sehr wohl des Einflusses der Hochalpinisten würdig sind.

### Die Wegbezeichnungen

Meistens führen im Gebirge viele Pfade aus dem Tal in die Höhe und man kann nicht ohne weiteres den richtigen erkennen. Deshalb sind entsprechende Wegweiser am Beginn des Weges und an allen seinen Verzweigungen nötig. Der Alpenverein hat im Laufe der Zeit weit über 100.000 Tafeln aufstellen lassen und er sorgt noch laufend für die notwendige Ergänzung. Auch an den Almhütten ließ er Schilder zur leichteren Orientierung anbringen, hingegen nicht auf Gipfeln oder Pässen.

Die Wege selbst werden schon seit den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts markiert, gewöhnlich mit roter Farbe. Die Markierung hat sich zu einer kleinen Wissenschaft entwickelt. In den Vereinsnachrichten gibt es mehrere Aufsätze mit Anweisungen und Ratsschlägen für diese Arbeit. Sie wird meist von jungen Vereinsmitgliedern ausgeführt, die dabei in die praktische Vereinstätigkeit hineinwachsen. Es braucht freilich einige Erfahrung, um die Markierungen ebenso zweckvoll wie sparsam durchzuführen. In der Anbringung von „Beruhigungsmarken“ an Stellen, wo ein Verirren nicht möglich ist, wird oft des Guten zu viel getan. Besondere Sorgfalt ist auf flachen Almböden notwendig, wo man den Weg leicht verlieren kann. Hier sollten unter Umständen rot angestrichene Pföde in den Boden eingeschlagen werden.

Die Regeln und Bestimmungen für das Markieren der Alpenvereinswege sind von F. Moriggl kurz zusammengefaßt worden (Verfassung und Verwaltung des D. u. OeAV., München, 1928).

Nach den Tölzer Richtlinien, Stuttgarter Fassung 1937, sind die Weganlagen gut instand zu halten oder aufzulassen. „Wegbezeichnungen“ sind so zu gestalten, daß sie ihrem Zweck vollkommen entsprechen.

Eine beabsichtigte Auflassung bedarf der Zustimmung des Hauptausschusses und ist zu veröffentlichen. Bei aufgelassenen Wegen, oder Wegen, die an einem Einstieg endigen, ist am Anfang und am Ende des Weges eine Warnungstafel anzubringen (Mitt. d. D. u. OeAV, 1938, S. 6).

Diese Bestimmungen verpflichten gleichzeitig die Sektionen, ihre Wege dauernd zu überprüfen. Vor allem ist dies im Frühling nach der Schneeschmelze notwendig.

Die Alpenvereinswege und ihre Markierungen dienen dem Sommerverkehr. Die Anstiege und die Schiabfahrten im Winter verlaufen meist ganz anders. Auch für sie wurde stellenweise eine eigene Markierung geschaffen. Man verwendet dabei rote, kreisförmige Scheiben von 25 cm Durchmesser, die entsprechend hoch an Bäumen angebracht werden.

### Fragen des Wegerechtes

Es ist in diesen mehr verkehrsgeographischen Ausführungen weder beabsichtigt noch möglich, auch die vielfältigen Rechtsfragen zu behandeln, die mit den Alpenvereinswegen verknüpft sind. Sie beginnen schon mit der Einwilligung zum Bau eines Weges und

endigen mit der allfälligen Haftung bei Unfällen von Benützern. Die Alpenvereinswege dienen nicht nur dem Bergsteiger, sondern sie kommen auch den Bewohnern der Alpentäler in mannigfacher Weise zugute. Trotzdem hatte der Alpenverein beim Wegbau mit mancherlei Widerständen zu kämpfen. Schon in der ersten Generalversammlung des Deutschen Alpenvereins in München im Mai 1870 mußte festgestellt werden, daß der geplante Weg von der Kolowratshöhle am Untersberg auf das Geiereck nicht errichtet werden konnte, weil es der Grundeigentümer nicht erlaubte. Vor allem waren es die Jagdherren, die nicht nur die Anlegung von Wegen verboten, sondern darüber hinaus schon vorhandene Wege für die Bergsteiger sperren wollten. Dieser Widerstreit zwischen Jagdherren und Bergsteigern reicht bis in unsere Zeit herein, obwohl bei einigem guten Willen beide Teile wohl miteinander auskommen könnten. Im allgemeinen waren die alten Adeligen als Jagdherren entgegenkommender als ihre Nachfolger aus den Kreisen der Wirtschaft. Im Salzkammergut blieben gewisse Wege nur so lange gesperrt, als sich der Kaiser zur Jagd in Bad Ischl aufhielt. Zeitweilige Wegsperrungen, wie sie aus jagdlichen Gründen nach verschiedenen Landesgesetzen erlaubt sind, lassen sich die Bergsteiger gerne gefallen. Sie werden immer auch bestrebt sein, das Wild nicht unnötig zu stören. Im übrigen sollten aber die Berge für jedermann frei bleiben.

Dies hätte der Alpenverein wohl auch einem gewissen H. Willers aus Bochum gegenüber in aller Schärfe betont, wenn es nicht nur Absicht, sondern schon Tatsache gewesen wäre, als dieser am 20. Mai 1914 schrieb: „Der Großglockner nebst einem Gebiet bei demselben ist in meinen Besitz übergegangen. Da ich beabsichtige, dort oben Steinwild auszufezen, bin ich gezwungen, das Gebiet für den Touristenverkehr ab 1. August d. J. zu sperren.“

Jedoch bin ich bereit, einige Wege zum Glockner freizugeben, und bitte ich den Alpenverein, mir umgehend Vorschläge und Wünsche zu unterbreiten, da ich meine Dispositionen bald treffen muß“ (s. Mitt. d. D. u. DeAV., 1914, S. 164). In Wirklichkeit entwickelte sich diese Angelegenheit zum Glück ganz anders. Der Großindustrielle Albert Wirth, Mitglied der Sektion Villach, verheiratet mit einer der vier Schwestern Ucher, deren das Großglocknergebiet als Erbe zugefallen war, erwarb im Jahre 1918 den Verkauf des Gebietes an den D. u. DeAV. und erlegte selbst den dafür vereinbarten Kaufpreis von 10.000 Kronen (vgl. W. Schmidt-Wellenburg, Kleines aus der Geschichte des Großglockners. Mitt. d. D. u. DeAV., 1936, S. 256 bis 258).

Den Alpenvereinswegen selbst droht im allgemeinen durch menschliche Einwirkung keine Gefahr. Oft wurden aber aufgestellte Wegtafeln beschädigt, weil man sie z. B. in mutwilliger Weise als Zielscheiben bei Schieß- und Wurftübungen benützte.

In der Zeit vor dem ersten Weltkrieg wurden die Wegweiser der Sektion Strain in den Julischen Alpen immer wieder aus politischen Gründen zerstört. Meist konnte der Täter nicht festgestellt werden.

Ein slowenischer Student, der wegen eines solchen Vergehens vor das Bezirksgericht Radmannsdorf kam, wurde freigesprochen; es wurde als Strafausschließungsgrund angesehen, daß er „durch den Anblick einer deutschen Tafel in sinnlose Wut geraten“ war (s. Mitt. d. D. u. DeAV., 1908, S. 51). In anderen Fällen bekam der Täter höchstens 24 Stunden Arrest.

Das Wegerecht ist in Österreich Landesache. Es bestehen daher in jedem Bundesland eigene Gesetze, die aber hinsichtlich des „Touristenverkehrs“ meist gleichlautende Bestimmungen enthalten. So wird unter anderem festgestellt, daß das Ödland oberhalb der Wald- oder Baumgrenze für den Touristenverkehr frei ist und von jedermann betreten werden kann. Die Sperrung der Wege aus jagdlichen Gründen wird zeitlich begrenzt und die Jagdherren sind verpflichtet, die Sperrung vorher zu verlautbaren. Um die für den Touristenverkehr notwendigen Wege, z. B. Zugänge zu Schutzhütten, anlegen zu können, ist es möglich, den hierfür benötigten Grund gegen angemessene Entschädigung enteignen zu lassen. Die Beschädigung von Wegweisern und Markierungs-

zeichen ist ausdrücklich als strafbar erklärt. Die Alpenvereinswege können gegen Absperrung und Vernichtung dadurch gesichert werden, daß sie als „öffentliche Wege“ erklärt werden.

Im einzelnen sei auf die Zusammenfassung der einschlägigen gesetzlichen Bestimmungen durch J. Moriggl hingewiesen (Verfassung und Verwaltung des D. u. DeWB., München, 1928, S. 137—149).

### Alpenvereinswege, Naturschutz und Motorisierung

Schon in den Jahren nach dem ersten Weltkrieg hat sich der Alpenverein im Sinne der Tölzer Richtlinien in der weiteren Erschließung der Ostalpen sehr zurückgehalten. Nach der heutigen Auffassung gilt sie überhaupt im wesentlichen als abgeschlossen. Die Nachfolgevereine des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins werden sich mehr auf die Erhaltung und die zeitgemäße Ausgestaltung der schon vorhandenen Hütten und Wege beschränken. Keinesfalls wollen sie nun aber etwa eine Politik der „Verschließung“ des Hochgebirges betreiben. Das wäre schon deshalb wenig sinnvoll, als es ja nicht die Bergsteiger sind, die den alpinen Lebensraum einschränken oder verändern. Sie gehören ja selbst zu diesem alpinen Lebensraum, der dadurch gekennzeichnet ist, daß seine Menschen, die Bauern, Hirten und Jäger, zu Fuß gehen und alle Lasten selbst tragen müssen. Wohl aber wird das alpine Obland immer mehr beeinträchtigt durch jene Leute, die selbst nicht mehr gehen, steigen oder tragen, sondern nur mit Hilfe der Technik in das Hochgebirge hinaufbefördert werden, wohin sie den Betrieb und den Lärm der Städte mitbringen, denen sie wohl leiblich, nicht aber geistig entflohen sind. Heute überschreiten wesentlich mehr Menschen mit der Seilbahn die Zweitausender-, ja die Dreitausendergrenze als Bergsteiger, die zu Fuß gehen. Damit hat die Erhaltung des alpinen Oblandes ein ganz anderes Gesicht bekommen. Nicht die Alpenvereinswege gefährden es, sondern die neuen Massenverkehrsmittel. Der Alpenverein und seine Mitglieder stehen heute im Hochgebirge nicht mehr allein und die Tölzer Richtlinien, durch die sie sich selbst gebunden hatten, sind durch die Entwicklung außerhalb des Vereins überholt worden, die kaum mehr einheitlich gesteuert werden kann.

Viele Fußwege gehen jetzt in den Alpen verloren, weil sie zu Fahrstraßen ausgebaut werden. Damit hört auf ihnen das Wandern auf. Weder auf einem staubigen Fahrweg, noch auf harter Asphaltstraße geht man gerne zu Fuß, wenn man überdies durch die vorbeifahrenden Kraftwagen dauernd belästigt und gefährdet wird. Um dieser Entwicklung zu begegnen und gleichzeitig auch die Hütten vor dem Andrang der Motorfahrzeuge zu schützen, hat die Hauptversammlung des Österreichischen Alpenvereines in Lienz 1960 auf Antrag der Sektion Graz folgendes beschlossen:

„1. Zu jeder Alpenvereinshütte soll wenigstens ein markierter Anstiegsweg führen, der nicht von motorisierten Fahrzeugen befahren werden kann. Wege zu beliebten Wanderzielen, die durch ihren Ausbau häufig von Kraftfahrzeugen benützt werden, sollen entsprechend umgelegt werden. Markierungen auf befahrenen Straßen sind im allgemeinen aufzulassen und die dementsprechenden Berichtigungen in den Wanderkarten zu beantragen.

2. Soweit Straßen und Fahrzeuge bis zu den Schutzhütten führen, soll die nächste Umgebung der Hütte lärmfrei gehalten werden. Nach Möglichkeit sollen Kraftfahrzeugbesitzer durch die Anlage von Parkplätzen und Hinweistafeln verhalten werden, ihre Fahrzeuge noch in einiger Entfernung von der Hütte abzustellen. Die Parkterlaubnis unmittelbar neben der Hütte ist an eine Zustimmung der Sektion gebunden und kann mit Bedingungen verbunden werden.

3. In den einzelnen Bundesländern ist eine Novellierung der jeweiligen Weggesetze im Sinne eines wirkamen Schutzes der Wanderwege bei den Landesregierungen zu beantragen. Die Errichtung von Naturschutzgebieten ist anzustreben.

4. Es ist anzustreben, daß in den gebräuchlichsten Wanderarten die neuen Straßen- und Wegverhältnisse berücksichtigt werden, wobei die mit Kraftfahrzeugen erreichbaren Ausgangspunkte für Hütten- und Berganstiege besonders zu kennzeichnen wären. Die letzten Paragelegenheiten bei Hüttenanstiegen sind laufend im Hüttenverzeichnis im „Taschenbuch der AV-Mitglieder“ anzuführen.“

Damit soll nun freilich nichts gegen die Erschließung unserer großen Alpentäler durch Straßen gesagt werden, die ja nicht nur für die einheimische Bevölkerung unbedingt notwendig sind, sondern auch den Bergsteiger wesentlich rascher als früher die Talhintergründe und die vergletscherten Höhen erreichen lassen. Jrgendwo sollte aber dieser Entwicklung eine Grenze gesetzt werden, damit das alpine Obland als ein letzter Rest eines für jedermann frei zugänglichen Geländes erhalten bleibe, stellt es ja doch auch ein Stück unserer persönlichen Freiheit dar, das um so kostbarer wird, je stärker die Bevölkerung im Umkreis der Alpen anwächst und je mehr sie verstädtert.

### Die Alpenvereinswege als Weitwanderwege

In verschiedenen Ländern hat man in den letzten Jahren als Gegengewicht zu der um sich greifenden Motorisierung Fußwege geschaffen, auf denen man tagelang abseits der Straßen durch schöne und noch stille Landschaften wandern kann. Man bezeichnet solche Pfade geradezu als eine Forderung unserer Zeit. Große Pläne sind hier schon in die Tat umgesetzt worden.

Die Länge der in der Bundesrepublik Deutschland markierten Wanderwege beträgt mehr als 100.000 km. Zwei General-Wanderwege vom Bodensee bis zur Nordsee und vom Saarland bis Thüringen (einst bis Schlesien) werden von den deutschen Gebirgs- und Wandervereinen betreut. Auf dem 62. Deutschen Wandertag in Vohr (1961) wurde unter anderem die Anlage von Fußwegen abseits der Verkehrsstraßen und der Ausbau des Wanderwegeneetzes durch Bund und Länder gefordert. In der Schweiz wurden in den letzten Jahren von Kantonen, Gemeinden, Kurvereinen und Gönnern viele Wanderwege mit einem Gesamtaufwand von rund 350.000 Franken unterhalten und markiert.

Im folgenden seien drei Beispiele ausgesprochener Weitwanderwege im Gebirge angeführt:

#### a) Die slowenische Alpentransversale.

Dieser rund 1000 km lange Weg beginnt in Marburg an der Drau und führt über Bacher-Gebirge, Steiner-Alpen, Karawanken und Julische Alpen bis zum Karst, überquert auch ihn und endet bei Koper (Capo d'Istria) an der Adria. Der Wanderer kommt auf ihm an der Adelsberger Grotte und an den Höhlen von St. Canzian vorbei. Dieser Weg, der im Norden an das Netz der Alpenvereinswege anschließt, ja in seinen großartigsten Stücken aus alten AV-Pfaden besteht, hat der Slowenische Bergverein einheitlich mit roten, innen weißen Streifen und der Ziffer 1 bezeichnet. Wer dem ganzen Weg gefolgt ist, erhält ein Erinnerungszeichen, falls er sich alle Teilstrecken, insgesamt 70, durch einen Prüfstempel in einem eigenen Büchlein bestätigen ließ. Viertausend Stück dieser Büchlein sind bereits verkauft worden; bis 1960 sind schon rund 200 Erinnerungszeichen vergeben worden und sicher wird sich diese Zahl in nächster Zeit rasch erhöhen. (Vgl. J. Sumšak: Die slowenische Alpentransversale. In: De Verggids, Tijdschrift v. d. Koninklijke Nederlandse Alpen-Vereeniging, Mai 1960, S. 33—38).

#### b) Der große Internationale Wanderweg Mittelmeer—Luxemburg.

Mit 1200 km ist dies der längste der vom Comité National des sentiers de grande randonnée (CNSGR) seit 1947 in Frankreich geschaffenen acht Weitwanderwege. Er trägt die Bezeichnung GR 5. An ihn ist der 150 km lange Rundweg um den höchsten Gebirgsstock der Alpen angeschlossen (Tour du Mont Blanc). Verschiedene Verbände,

aber auch die Behörden haben bei der Schaffung dieser Weitwanderwege, die insgesamt schon über 4000 km lang sind, in Frankreich zusammengewirkt (vgl. R. Beaumont, Les sentiers de grande randonnée dans les Alpes. In: *La Montagne et Alpinisme*, Oktober 1960, S. 277—281, mit 2 Übersichtskärtchen).

### c) Der Appalachian Trail in den Vereinigten Staaten.

Der Appalachenpfad ist der längste einheitliche Wander- und Höhenweg der Welt. 26 Wandervereine und zahlreiche staatliche und private Stellen haben ihn in den Jahren seit 1921 geschaffen. Er führt über eine Strecke von 3300 km (gleich der dreifachen Alpenlänge!) vom Staat Maine im Nordwesten der Vereinigten Staaten bis nach Georgia, teils über bewaldete Mittelgebirgsküden, teils über hochgebirgsartige Kämme. Flußtäler und besiedeltes Gelände werden auf kürzesten Strecken überquert. Der Weg ist einheitlich mit dem Zeichen A markiert. In Abständen von je einem Tagesmarsch findet der Wanderer Unterkunft in Form von Unterständen oder eingerichteten Lagerplätzen. Die nötige Verpflegung muß er allerdings selbst mitbringen. Die einzelnen Strecken sind von den großen Städten aus leicht zu erreichen und werden am Wochenende gerne aufgesucht und begangen. Den ganzen Pfad durchwanderte als Erster im Jahre 1948 E. B. Shaffer aus Pennsylvania. Er brauchte dazu 123 Tage — seine Schuhe hatten sich am Schluß in Stücke aufgelöst (vgl. A. S. Brown, Skyline Trail from Maine to Georgia. *The National Geographic Magazine*, August 1949, Bd. XCVI, Nr. 2, S. 219—251).

Ein Gegenstück zum Appalachian Trail entsteht im Westen der Vereinigten Staaten im Pacific Crest Trail, der nach seiner Fertigstellung bei einer Länge von 2000 km von der kanadischen Grenze bis zur mexikanischen reichen wird (vgl. W. Strzygowski: Naturparke der USA 1. In: *Naturschutzparke*. Mitt. d. Vereins Naturschutzpark e. V. Stuttgart, Heft 21, April 1961, S. 14).

Vergleichen wir die Alpenvereinswege mit diesen Beispielen, so erkennen wir auch sie als ähnlich lange, aber viel ältere Weitwanderwege; kann man doch schon seit Jahrzehnten auf ihnen zu Fuß die Ostalpen nicht nur an vielen Stellen vom nördlichen bis zum südlichen Alpenvorland überqueren, sondern auch in ihrer ganzen Länge durchschreiten, angefangen vom Wienerwald bis zur Schweizer Grenze. Es braucht wirklich nichts weiter als eine einheitliche Markierung — und ein ganzes Netz ostalpiner Weitwanderwege steht dem Bergfreund offen. Darüber hinaus findet er in geeigneten Abständen zu billigem Preis auch überall Unterkunft und Verpflegung in Alpenvereinshöhlen. Das hat schon vor dreißig Jahren E. Benesch in einer anregenden Zusammenfassung nachgewiesen.

Er läßt seine Wanderung an einer Endhaltestelle der Wiener Straßenbahn beginnen und über die Zentralalpen bis nach Liechtenstein verlaufen; von dort geht es dann über die nördlichen Kalkalpen auf ganz anderen Wegen wieder bis nach Wien zurück. Der Hinweg würde 60, der Rückweg 50 Tage beanspruchen. Der Wanderer könnte dabei ausnahmslos in Alpenvereinshöhlen nächtigen. Nur an 22 Tagen müßte er mehr als 8 Stunden gehen; der strengste Tagesmarsch wäre in 12, der kürzeste in 2 Stunden zu bewältigen; das Tagesmittel würde mit  $6\frac{1}{4}$  Stunden berechnet („Von W-Hütte zu W-Hütte“. In: „Der Bergsteiger“, Jg. 1931/32, S. 627—641).

In diesem Zusammenhang verdienen die neuen Vorschläge von W. Flaig besondere Beachtung; er tritt für eine einheitliche Wegbezeichnung ein, zunächst allerdings nur für Borarlberg („Auf neuen Wegen“. Mitt. d. DeWB, 1961, S. 38f.).

Es müßte aber wohl möglich sein, bestimmte Weitwanderwege, die gleichzeitig auch großartige Höhenwege darstellen, über die ganzen Ostalpen hinweg einheitlich zu kennzeichnen. Der Wanderer könnte allein schon durch ihre Begehung einen überaus lebendigen Eindruck von den Alpen gewinnen. Nichts würde ihn aber daran hindern, gelegentlich von seinem Pfad nach oben auf einen schönen Gipfel oder nach unten zu einem geschichtlich bemerkenswerten Punkt im Tal abzuweichen.

Selbstverständlich hätte wohl kaum jemand von uns die Zeit, einen ganzen Ostalpen-Längsweg auf einmal „zu machen“. Sicher wäre aber die Einrichtung dieser Weitwanderwege ein neues Mittel, um vor allem junge Menschen anzuspornen, in der reinen Luft des Hochgebirges zu wandern.

Die Alpenvereinswege, bisher mehr als Mittel zur Erreichung bergsteigerischer Ziele betrachtet, würden so selbst zum Ziele — wohl das Schönste, was man von einem Weg sagen kann.

#### Quellen und Schrifttum

Abgesehen von den im Text genannten Aufsätzen, sind Angaben über die Alpenvereinswege in den folgenden Veröffentlichungen zur Geschichte des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins zu finden:

J. Emmer: Geschichte des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins. Festschrift zur Feier des 25-jährigen Bestehens, Berlin 1894, insbesondere S. 54—175.

J. Emmer: Beiträge zur Geschichte des D. u. OeAV., 1895—1909. Zeitschr. d. D. u. OeAV., 1909, S. 319—386, insbesondere Abschnitt „Berg- und Hüttenbauten“, S. 339—350.

Ein halbes Jahrhundert Alpenverein. Zeitschr. d. D. u. OeAV., 1919, Abschnitt: „Hütten- und Wegebau“ von J. Moriggl, S. 46—76.

J. Moriggl: Zehn Jahre Vereinsgeschichte, 1919—1929. Zeitschr. des D. u. OeAV., 1929, S. 301—355, insbesondere Abschnitt: „Hütten und Wege“, S. 308—321.

R. Erhardt: Der alpine Gedanke in Deutschland. Werdegang und Leistung 1869—1949. München, 1950.

J. Moriggl: Verfassung und Verwaltung des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins, 4. Ausgabe, München, 1928.

Knappe Angaben über die Alpenvereinswege finden sich jeweils in den Jahresberichten der Vereinsleitung, veröffentlicht in den Jahrbüchern des OeAV 1865—1873, und in der Zeitschrift des DVV bzw. D. u. OeAV. ab 1869/70, von 1885 an in den Mitteilungen des D. u. OeAV., nach dem zweiten Weltkrieg in den Mitteilungen des DVV. und in den Mitteilungen des OeAV.

Zahlreiche größere und kleinere Artikel über die Wege sind genannt im „Register zu den Vereinschriften des Deutschen und Österreichischen Alpenvereins“, 1863—1894, von J. Emmer, Graz, 1896; im „Bücherverzeichnis der Alpenvereinsbücherei“ von A. Dreher, München, 1927, und im „Nachtrag (bis 1930) zum Bücherverzeichnis der Alpenvereinsbücherei“, von E. Rothe und G. Bühler, München, 1939.

Der Verfasser möchte am Schluß noch eigens darauf hinweisen, daß seine Ausführungen weder in regionaler noch in sachlicher Hinsicht den Anspruch auf Vollständigkeit erheben. Vor allem fehlen darin auch alle wegbautechnischen Fragen. Einerseits hätte der zur Verfügung stehende Raum nicht ausgereicht, andererseits hätte man befürchten müssen, durch allzu viele Einzelheiten den Leser zu ermüden. Im ganzen will dieser Beitrag nicht nur auf die Bedeutung der Alpenvereinswege für die Erschließung des Hochgebirges hinweisen, sondern vor allem auch dazu anregen, daß gerade im Zeitalter des Straßen- und Seilbahnbaues das Netz der Fußwege nicht nur erhalten, sondern weiter ausgestaltet werden sollte.

Dieser Beitrag erscheint gleichzeitig in der von Franz Guter geleiteten Festschrift „Hundert Jahre Verkehrsweisen in Tirol 1858—1958“ = Tiroler Wirtschaftsstudien. Schriftenreihe der Jubiläumstiftung der Kammer der gewerblichen Wirtschaft für Tirol, 10. Folge.